



La Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes

Citadelle de Port-Louis

N°04

Juin 2021

Edition périodique de l'Association des Amis du Musée de la Compagnie des Indes - BP 40003 – 56530 GESTEL



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

Sommaire

▪ Editorial

Georges Hesters page 1

▪ Tabatière

Brigitte Nicolas page 2

▪ Le naufrage de *l'Espérance*

Philippe Bodénès..... page 6

▪ *Le Dromadaire*

Guy Tournier page 12

▪ L'ambassade du Siam de 1686

Alain Boulaire page 21

▪ Vie de l'Association page 24

Directeur de la publication :	Georges Hesters
Rédacteur en chef, mise en page :	Guy Tournier
Comité de rédaction :	Marie-Françoise Breton, Claude Chrestien, Gérald Hussenot

Adhésion aux Amis du Musée de la Compagnie des Indes :	
Cotisation seule	30 €
Cotisation couple	40 €



Editorial

Bonjour à toutes et à tous,

Notre « Lettre des Amis du Musée de la Compagnie des Indes » a maintenant atteint sa maturité. Ce numéro va, nous l'espérons tous, paraître alors qu'un début de retour à la normale montre le bout du nez. Nos activités traditionnelles vont commencer à redémarrer. Notre première manifestation interviendra très prochainement avec la tenue en « présentiel » - puisque ce nouveau mot a fait son apparition depuis un an - de notre Assemblée Générale annuelle dans la citadelle de Port Louis, celle de 2020 ayant dû se tenir sous une forme dématérialisée « papier ».

Pour revenir à notre « Lettre », le comité de rédaction s'est efforcé de vous présenter des articles de haute tenue sur des sujets variés mais bien évidemment, tous en lien avec la Compagnie des Indes, son histoire ou notre cher musée. Qu'il en soit ici remercié. Il déploie en effet une activité débordante et je pense qu'il apprécierait fort que vous lui communiquiez vos remarques sur le choix des sujets, des auteurs, la qualité de la réalisation ou que vous participiez à celle-ci en lui indiquant des thèmes qui vous tiennent à cœur ou que vous le mettiez en relation avec des auteurs potentiels.

Dans ce nouveau numéro vous découvrirez des articles qui viennent en complément de conférences précédentes (Recherches dans l'archipel des Glénan sur l'épave de l'Espérance, Les origines de la rue de Siam à Brest) ou qui présentent des objets du musée le modèle « *le Dromadaire* » et une tabatière.

Je vous en souhaite une bonne lecture et reste dans l'attente du plaisir de nous retrouver très prochainement.

Le président
Georges Hesters

--: --

Tabatière « La remise des clés de Karikal »



Brigitte Nicolas
Conservatrice en chef du patrimoine
Directrice du musée de la Compagnie des Indes
Commissaire de l'exposition *Café*

A l'automne 2019, un collectionneur de tabatières s'adresse au musée de la Compagnie des Indes au sujet d'une tabatière de vermeil qu'il venait d'acquérir. Cet amateur perspicace, très érudit, passionné par le XVIII^e siècle et à la fine plume, pensait qu'elle pouvait avoir un lien avec l'acquisition du comptoir de Karikal¹ par la Compagnie des Indes au début du XVIII^e siècle. Des échanges très intéressants s'en sont suivis corroborant l'hypothèse de départ pour le plus grand plaisir du collectionneur et du musée qui découvrait une pièce rare et précieuse par son intérêt historique, documentaire et artistique.



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

Dans un élan de générosité, ce collectionneur a souhaité offrir la tabatière au musée, persuadé qu'elle y trouverait tout son sens que c'était là dorénavant sa place. Cette très généreuse intention a pu se concrétiser après l'avis favorable à l'unanimité émis par la commission d'acquisition pour les musées de France et l'acceptation du don par le conseil municipal de la ville de Lorient.

¹ Un des quatre districts du territoire de Pondichéry



L'œuvre est désormais inscrite à l'inventaire du musée et protégée au titre de la loi sur les musées de France. J'exprime ici tous mes plus chaleureux remerciements à ce collectionneur qui permet un bel enrichissement de la collection du musée et, avec lequel j'ai pris beaucoup de plaisir à échanger.

Cette tabatière en vermeil, en forme de coquille, est ornée sur le couvercle d'une scénette en ronde-bosse dans laquelle figurent quatre protagonistes.



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

A gauche, un jeune page en habit à la française du milieu du XVII^e siècle, tient un dais au-dessus d'un homme, jeune, vêtu d'une armure romaine et d'une cape. Ce dernier semble tenir dans la main gauche un bâton de commandement. A ses pieds, un personnage agenouillé, portant une couronne aux fleurons pointus, lui tend une couronne royale tandis qu'il écrase un serpent, symbole de trahison. A droite, un homme coiffé d'un turban et vêtu d'une tunique indienne, un jama, tient un plateau sur lequel sont posées deux clés.

A l'arrière-plan, se dresse un imposant monument dont la porte d'entrée paraît polylobée. La corniche semble percée de canons. Cette scène peut aisément s'interpréter comme la célébration de la remise des clés d'une ville des « Indes » à un souverain, sur fond de félonie et, ceci, vers le milieu du XVIII^e siècle.



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

Le couvercle de la tabatière est gravé, à l'intérieur, d'un motif décoratif de rinceaux affrontés aux larges volutes au centre desquels trône un paon évoquant l'univers décoratif moghol lui-même inspiré de la Perse.

Le dessous de la tabatière est orné d'une scène champêtre avec au centre un arbre, à droite un lièvre et à gauche un oiseau. Faut-il y voir une allusion à la fable de Jean de la Fontaine, Le lièvre et la perdrix ? Rien n'est moins certain.



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

La gorge de la tabatière est frappée de plusieurs poinçons à la suite. L'un, aux initiales GCR avec à la suite une probable tête d'oiseau couronnée regardant à gauche, correspond vraisemblablement aux initiales de l'orfèvre mais il ne s'agit pas d'un poinçon de maître français d'ancien régime. Il semble ensuite que soient présents deux petits poinçons de garantie du XIX^e siècle : l'un, rond, avec au centre la lettre R ? L'autre « à la hure de sanglier » est peut-être le poinçon d'importation des pièces d'orfèvrerie étrangère en France ? Enfin, un troisième poinçon est formé par la lettre P entre deux petites empreintes difficilement identifiables ; à droite, il pourrait s'agir d'une fleur de lys ?



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

Ces éléments narratifs, décoratifs et de datation sont à corréliser avec l'histoire des domaines coloniaux français. Aussi, il est extrêmement tentant d'interpréter cette scène comme la célébration de la



remise du comptoir de Karikal à la Compagnie des Indes en 1739.

Le gouverneur, Pierre-Benoît Dumas², arrivé en Inde en 1735, en est l'artisan. Il inaugure une nouvelle forme de gouvernance qui consiste à donner une assise territoriale à la Compagnie en complément de son rôle commercial. Le morcellement du pouvoir en Inde favorise cette entreprise. Depuis la fin du règne d'Aurangzeb en 1707, le grand empire Moghol se fissure de toutes parts. Des pouvoirs émergent, les Sikhs au Nord, les Mahrattes au Sud. Ces derniers mènent des raids guerriers à travers tout le pays. Des soubabs³ et nababs⁴ prennent leur indépendance, particulièrement dans le sud de la péninsule indienne où se concentrent de nombreux comptoirs européens. La soubabie du Décan, divisée en de nombreuses nababies, dont la plus importante est celle du Carnatic⁵, est théoriquement sous l'autorité du roi de Golconde. Pourtant, les sultans de Mysore, de Tanjore⁶, de Madura et de Tinneveli ne lui prêtent pas obéissance. Dans ce contexte, qui voit également s'affronter les deux compagnies des Indes rivales, la française et l'anglaise, les alliances nouées avec les différents pouvoirs locaux sont déterminantes.

Alors qu'il est chassé de son territoire par les Mahrattes, le roi de Tanjore recueille la promesse d'une aide militaire de Pierre-Benoît Dumas en échange de la cession du comptoir de Karikal. Rétabli sur son trône par un « coup de fortune », le roi de Tanjore n'honore pas sa parole. Il voit un autre prétendant entrer en lutte, Chanda Saïb⁷. Comme le roi de Tanjore avant lui, il promet de céder Karikal aux Français en échange de leur aide dans la quête de la victoire. C'est chose faite en 1739. Pierre-Benoît Dumas dépêche Golard pour occuper Karikal dès le mois de février. Les succès de Pierre-Benoît Dumas, dans la lutte contre les Mahrattes, lui valent d'être nommé nabab par l'empereur. Avec cette « prise » de Karikal, Pierre-Benoît Dumas inaugure une méthode d'ingérence politique dans les affaires indiennes que reprendra et démultipliera le futur gouverneur de la Compagnie des Indes, Joseph Duplex.

Ainsi, la scène de la tabatière pourrait se lire ainsi : à gauche, le roi Louis XV, en chef de guerre, avec à ses

pieds l'allégorie de la Compagnie des Indes, agenouillée, tend la couronne royale indiquant le statut régalien de la Compagnie et sa soumission au Roi au même titre que ses possessions. A droite, il pourrait s'agir de Chanda Saïb remettant les clés de Karikal. Le serpent évoque la trahison du sultan de Tanjore.

Cette hypothèse séduisante trouve un écho dans les caractéristiques de la boîte qui rappellent certaines tabatières en ronde-bosse du milieu du XVIII^e siècle, d'une partie de l'Europe septentrionale, Flandres, Provinces-Unies. La scène au lièvre rattache la tabatière à cette production. Faut-il y voir l'influence de Marie-Gertrude Van Zyl, l'épouse de Pierre-Benoît Dumas, néerlandaise et fille du commandant du comptoir de Porto Novo ? Ceci pourrait expliquer une fabrication par un orfèvre néerlandais qui peut, compagnie des Indes néerlandaise oblige, avoir résidé en Inde ou en Asie. Le poinçon « P » est-il en lien avec le centre de la gouvernance française en Inde, Pondichéry ? Les actes de l'état civil de Pondichéry mentionnent la présence, pendant la période 1749 - 1760, de plusieurs orfèvres (Joseph Manvisse et Pierre-Elias Cachart, natif de Guernesey), ou marchands joailliers, dont François Charbeau, natif de Hambourg. Enfin, cette petite tabatière a-t-elle pu être offerte à Pierre-Benoît Dumas lui-même ? Par sa femme ? Par quelqu'un qui recherchait ses faveurs ou qui lui était tout simplement reconnaissant ?



Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

² Gouverneur de l'île Bourbon entre 1727 et 1735

³ Sorte de Vice-roi

⁴ Gouverneur sous l'autorité d'un soubab

⁵ Région de l'Inde du sud

⁶ Chef-lieu du district de Thanjavur – est de l'Inde

⁷ Nawab (souverain indien musulman) du Carnatic



Les tabatières ont connu une grande vogue au XVIII^e siècle. Utilisées pour priser le tabac, elles font également l'objet de collection et sont offertes en cadeau. En Asie, où cette pratique permet de sceller les alliances, cette tabatière a pu avoir un rôle symbolique qui nous échappe aujourd'hui.

Les hypothèses sont nombreuses à ce stade.

Quoi qu'il en soit, la présence du personnage indien évoque l'univers de la Compagnie des Indes et son action en Inde. L'étude plus approfondie des poinçons pourra peut-être permettre de déterminer l'origine de la tabatière et d'infirmes ou non certaines hypothèses.

Les objets, rappelant la présence de la Compagnie des Indes en Inde ou dans ses territoires de gouvernance, sont extrêmement rares et le musée en est quasiment dépourvu. Cette petite tabatière offre un potentiel de narration extrêmement intéressant pour évoquer un des épisodes de la présence française en Inde.

-- : --

Titre/ Appellation : Tabatière « La remise des clés de Karikal » ?

-Artiste/Ecole/Origine : Travail étranger, artiste originaire des Pays-Bas, des Flandres ?

-Période/Date : Vers 1740 ?

-Lieu de fabrication : Travail étranger, Asie ?

-Techniques : Orfèvrerie, argent repoussé, gravé, ciselé

-Matières : Argent doré, (vermeil)

-Dimensions : L. 7,5 cm ; l. 5,8 cm ; H. 1,3 cm ; poids : 72,8 grammes

-Marques : En ouvrant le couvercle et sur la face externe de la gorge, de gauche à droite :

- Initiales GCR puis, à l'envers, une tête d'oiseau couronnée, regardant à gauche,
- Deux petits poinçons de garantie du XIX^e siècle : l'un, rond, avec au centre la lettre R ? L'autre « à la hure de sanglier », poinçon d'importation en France ?
- Lettre P, entre deux petites empreintes, difficilement identifiables ; à droite, une fleur de lys ?



L'Espérance, Navire de la Compagnie des Indes naufragé aux Glénan.

Philippe Bodénès
Président de la SAMM,
Doctorant, Laboratoire de recherche
- Université de Cergy-Pontoise

et Jean-Yves Le Lan
Président du Comité d'histoire du Pays de Plœmeur

Une énigme ! Un défi archéologique !

Le vaisseau *L'Espérance* de la Compagnie des Indes (1748-1751) fait naufrage dans l'archipel des Glénan le 21 mars 1751 au matin. Après plusieurs mois de travaux de récupération de la cargaison, il est abandonné à la mer. L'association la SAMM recherche les restes de l'épave depuis près de dix ans.

Il y a deux manières de découvrir une épave. La première se fait de façon fortuite, totalement par chance, comme c'est le cas d'un chasseur sous-marin ou d'un plongeur en scaphandre visitant pour le plaisir un plateau rocheux et découvrant les vestiges d'un naufrage. Egalement, d'autres épaves sont retrouvées grâce aux engins de pêche qui restent accrochés à des vestiges archéologiques sur le fond de la mer.

La seconde consiste à s'intéresser à l'histoire d'un navire naufragé, disparu et jamais retrouvé, en se plongeant dans les archives relatant les événements. C'est la spécialité des membres de la SAMM (Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime). Ainsi la recherche du vaisseau de la Compagnie des Indes *L'Espérance* a débuté par la découverte d'un nom de navire naufragé dans le livre « *Répertoire des armements des navires de la Compagnie des Indes du Service historique de la Défense* »⁸ : « 23-03-1751/ naufrage au large des îles Glénan du vaisseau *Espérance* venant des Indes ».

⁸ René, *Les armements au long cours de la deuxième Compagnie des Indes (1717-1773)*, SHD Lorient.

⁹ A l'embouchure de la Loire.

Toutes les cotes, dates et références qui suivent sont issues de recherches au Service Historique de la Défense à Lorient et aux archives nationales.

L'Espérance : un bateau nantais pour sillonner les mers du globe

Construit au Pellerin⁹, suivant un marché passé entre la Compagnie et le sieur Arnoux en 1747 pour un montant de 97 241 livres, le navire *L'Espérance* est une flute de 850 tonneaux d'après le jaugeur juré de l'amirauté de Nantes. En charge, il fait un tirant d'eau de 18 pieds et de 13 pieds non chargé. Il appartient à la Compagnie des Indes et est armé par le sieur Gabriel Michel. Sous le commandement du sieur Claude Lory (ou Lhory), le lancement a lieu le 3 novembre 1747 à Paimbœuf. Le navire appareille pour Lorient le 28 février 1748 avec une jauge de 600 tonneaux armé de 20 canons. Après un séjour à Lorient de quelques mois, *L'Espérance* quitte la rade le 27 juillet 1748 pour le Bengale avec un équipage de 143 hommes avec pour capitaine un malouin Pierre de La Vigne Buisson.



Le Boullongne sister-ship de *L'Espérance* - Photo Eric L'Emaillot

La campagne aux Indes¹⁰

L'Espérance quitte la rade de Pen-Mané en compagnie du *Marquis de Lassay*, (capitaine Denis Bécard) le samedi 27 juillet 1748 par la Petite passe à l'est des Errants, embarque le canot et fait route pour

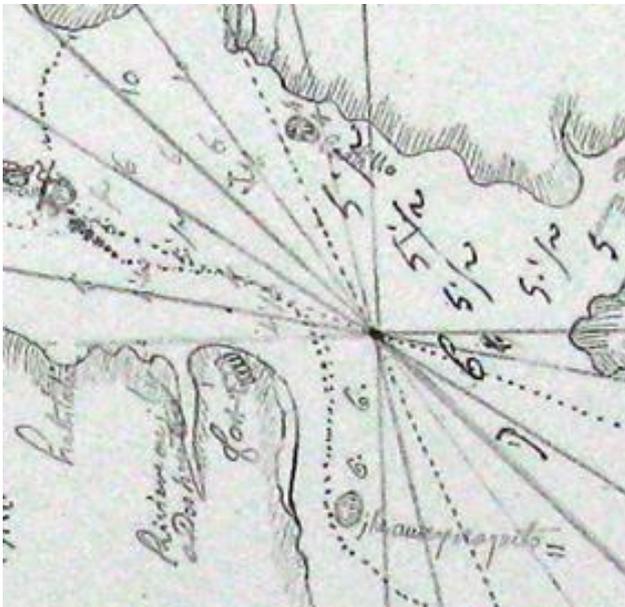
¹⁰ Archives nationales, journal de bord du capitaine la Vigne Buisson.



la pointe de Groix en évitant la pointe des Chats puis se dirige sur Belle-Île.

Le 31 juillet, il passe devant le cap Ortégal¹¹. Le mardi 6 août, deux frégates du roi d'Angleterre le prennent en chasse, *Lyvernette* (22 canons), l'autre, *Le Serpent* (16 canons).

Le dimanche 11 août, le navire passe en vue de Porto-Santo à Madère puis franchit l'équateur le dimanche 8 septembre 1748 et effectue la cérémonie de passage de la ligne¹². Le 24 septembre, il passe devant l'île de La Trinité¹³. Le dimanche 6 octobre, le navire arrive à l'île de Gal au nord de l'île Sainte-Catherine sur les côtes du Brésil. Cette escale permet de se ravitailler en eau, en bois, mais aussi en nourriture : bœufs, poules et légumes frais.



Mouillage devant le fort de l'île Sainte-Catherine - Archives nationales.

L'Espérance appareille le 27 octobre 1748 en direction du cap de Bonne Espérance. Le 3 décembre *le Marquis de Lassay* sonde à 11 heures et signale

qu'il a le fond. Le lendemain le fond est à 110 brasses¹⁴ de « *sable vazard* »¹⁵, autant d'informations annonciatrices du Cap. Le Cap passé, après plusieurs jours de mer, le 6 janvier 1749, le navire met à la cape¹⁶ à cause de vents très forts, le lendemain il est à « *sec* » de toile¹⁷. C'est à ce moment-là que *L'Espérance* perd de vue *le Marquis de Lassay*. Début février, l'équipage voit la terre prolongée de petits îlots comme il est fait mention dans « *Le flambeau oriental de Mr D'apres* ». Il s'agit de la pointe nord de Sumatra¹⁸. Le jeudi 20 janvier, il retrouve *le Marquis de Lassay* sur sa route et ils mouillent ensemble devant Pondichéry le 3 mai 1749.

Le 21 mars : départ pour Yanaon. Le 30, *L'Espérance* passe la pointe des Palmiers¹⁹. Le 3 avril, le navire mouille à la bouée du Plat et quitte Ingaly sur l'Hooghly, défluent du Gange le vendredi 4. Le 11 avril²⁰, il mouille à Chandernagor à 7 heures du soir.

Neuf mois après, le 4 janvier 1750, il entame la descente du Gange pour revenir en Europe. Ce faisant, il mouille à plusieurs endroits dont à Bourbouzias²¹ où il perd une ancre. Le 17, il mouille à nouveau à Coulpy puis le mardi 20 à Cajery pour charger les marchandises dont nous avons l'inventaire : « 3634 buches de bois rouge²² et bois de sapan²³, 1483 sacs de salpêtre²⁴, 1340 sacs de cauris²⁵ 168 caisses de cristal en grelin²⁶, 421 sacs de poivre, caisses de l'acre²⁷, 996 balles et caisses, 7 vieilles anchres, 15 petits canons de différents calibres. »²⁸

¹¹ Cap de la Province espagnole de la Corogne.

¹² Sorte de parodie traditionnelle de baptême avec Neptune comme officiant.

¹³ Ile des Antilles.

¹⁴ Une brasse égale cinq pieds soit environ 1,83 mètre.

¹⁵ Mélange de vase et de sable

¹⁶ Par trop mauvais temps, abandonner sa route et mettre la barre du gouvernail sous le vent.

¹⁷ Le bâtiment n'a plus aucune voile.

¹⁸ Ile indonésienne, en face de Singapour.

¹⁹ A l'embouchure de la rivière Godavari

²⁰ Archives nationales, Journal de bord.

²¹ Sur l'Hooghly défluent du Gange idem pour les localités suivantes

²² Vraisemblablement du bois de teck.

²³ Ce bois rouge provenant du Japon pousse en Asie du sud est utilisé comme teinture.

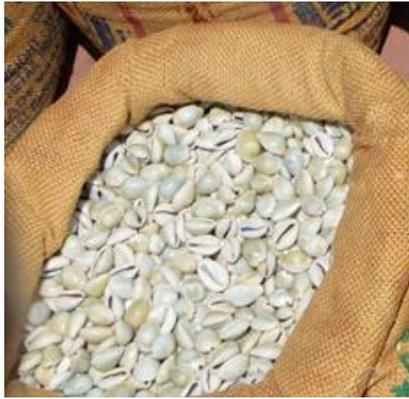
²⁴ Nitrate de potassium servant à la fabrication de la poudre à canon et faisant aussi partie de la pharmacopée maritime sous le nom de nitre (opiat antiscorbutique).

²⁵ Petit coquillage de l'Océan Indien servant de monnaie d'échange.

²⁶ Vraisemblablement des cordages de sisal (fibre extraite de l'agave).

²⁷ Probablement de la nacre.

²⁸ Archives nationales, journal de bord.



Sac de cauris – Cliché Jean-Yves Le Lan.

Le 26 février 1750, *L'Espérance* arrive à l'embouchure du Gange y laissant les pilotes du pays et passe le lendemain devant la pointe des Palmiers pour faire route vers le sud. Le 3 mai le navire est au sud de Madagascar à l'entrée du canal du Mozambique et comme il fait beaucoup d'eau, le capitaine juge qu'il n'est pas capable de franchir le cap de Bonne Espérance sans réparation. La décision est prise de revenir à l'île de France²⁹ pour relâcher. Le 23, il rentre dans le port où il affourche³⁰.

L'Espérance appareille de l'île de France le 12 novembre en direction du cap de Bonne Espérance. Le 17, il met à la cape à cause des vents forts. Le 18, il repart sous voile, mais la barre du gouvernail casse, obligeant le capitaine à remettre à la cape pour positionner la barre de rechange. Le lendemain, il faut réparer la ferrure de l'étambot³¹. Le 1^{er} janvier 1751, l'équipage sonde le fond du banc des Aiguilles: on chante le Te Deum. Il double alors à l'estime le cap de Bonne Espérance. Le 18 janvier, *L'Espérance* arrive en vue de l'île de Sainte-Hélène et y mouille le 19, il y demeure 10 jours pour faire des provisions. Le 29 janvier, il met à la voile pour l'île de l'Ascension. Le 6, « il franchit la ligne ». Le 10 mars 1751, le navire passe en vue de l'île Sainte-Marie des Açores.



Profil de l'île Sainte-Marie dessiné par le capitaine
Archives nationales

²⁹ Ile Maurice.

³⁰ Mouiller deux ancrs afin de maintenir le vaisseau dans une direction.

³¹ Gonds permettant au safran de pivoter.

³² Archives nationales, colonies.

Le 11, il double le cap Finistère avec des forts vents l'obligeant à mettre à sec de toile. Le 17, la barre de gouvernail casse à nouveau.

Le 19, il estime être au large de Penmarch mais, dans une brume extrêmement épaisse il se retrouve dans le sud des Gléan³².

L'échouage aux Gléan

En venant de Sainte-Hélène, *L'Espérance* arrive le dimanche 21 mars 1751 en pleine tempête dans le sud des Gléan. Le capitaine fait mouiller une ancre dont le jas³³ casse, l'obligeant à mouiller une deuxième ancre. Les deux ancrs font « tête ». Dans la soirée, à 10 heures, l'un des câbles casse et à minuit, l'autre. L'équipage mouille la grande ancre. La capitaine fait alors abattre le grand mât et le mât d'artimon en conservant le mât de misaine³⁴. Les vents soufflent fort de nord au nord-ouest. À bord, il n'y a plus qu'une ancre et un bout de câble. Pour le navire il n'y a pas un seul endroit pour passer entre les brisants et aller se mettre en sécurité en s'échouant. *L'Espérance* est au sud-sud-est de la Jument à une portée de boucanier et à une portée de pistolet d'un autre brisant à l'est-sud-est. Le capitaine fait mettre à l'eau un canot et envoie monsieur Geslin³⁵ avec quelques hommes pour essayer de trouver un passage et échouer le navire. La mer est toujours très mauvaise. Le capitaine craint pour le canot mais celui-ci revient avant la nuit.

Le mardi 23 mars, à 4 heures du matin, le gros câble casse et le navire mouille sa dernière ancre. Au matin, le temps s'est calmé. Monsieur Geslin arrive avec quatre bateaux de pêche qui proposent d'amener *L'Espérance* à Bénodet et de s'échouer sur la vase en débordant les roches les plus à l'ouest. Le navire appareille sous petit hunier au mât de misaine. Il dérive sur l'île de l'Étang (le Loch aujourd'hui) à l'entrée de la passe sud-est. Il talonne à 10 heures. La mer est belle, mais le navire est en si mauvais état qu'au premier choc il s'éventre.

Le capitaine précise dans un courrier adressé à la Compagnie que « [...] Sy le vaisseau eut tiré un demy pied de moins deau, il eut este en surete, et nous

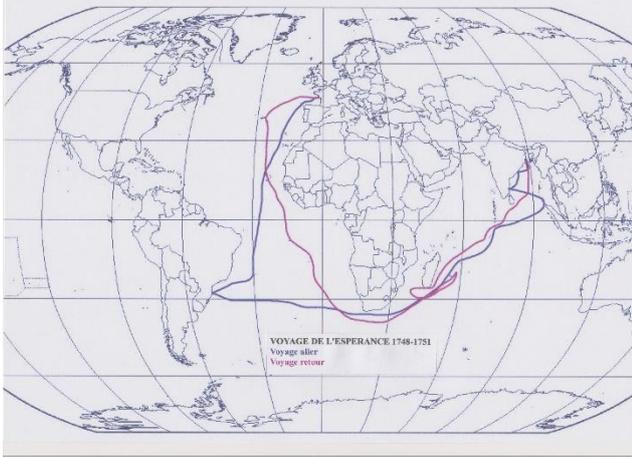
³³ Pièce de bois de l'ancre obligeant celle-ci, à positionner ses becs au fond de la mer.

³⁴ Mât à l'avant d'un navire.

³⁵ Employé de la Compagnie



aurions sauvé sans avarie toute notre cargaison [...] »³⁶. Il prend alors la décision d'envoyer tous les passagers et les gens inutiles à l'île Saint-Nicolas. Le reste de l'équipage commence à débarquer les marchandises³⁷.



Le voyage de l'Espérance

Le sauvetage des précieuses marchandises

Les opérations de sauvetage commencent dès l'échouage du navire. Soixante et un membres d'équipage participent aux opérations.

Le capitaine de La Vigne Buisson écrit une lettre le 3 avril 1751 à la direction de la Compagnie dans laquelle il précise que le mauvais temps a empêché leur transport à terre.

Le 17 avril 1751, dans un courrier destiné à monsieur Godeheu³⁸, nous apprenons que le beau temps a permis de bien avancer le travail aux Glénan avant le 12 avril et qu'il arrive à Lorient « *une barque chargée de 64 nouvelles balles, 102 sacs de cauris, et 140 buches de bois rouge, avec avis qu'il avoit à terre sur une des isles 219 autres buches de bois rouge, 28 sacs de cauris et 2 caisses de cristal* ». Les chasse-marées ont des difficultés pour naviguer à cause des vents contraires cependant les opérations avancent et il y a dans les magasins de Lorient des « [...] *toilles, soyes, cauris, bois rouge, bois de sapan et cristal provenant du vaisseau L'Espérance, non compris une balle de soye et quelques paquets avec 180 sacs de cauris* [...] » et qu'il y a aussi à Concarneau 50 balles. Le

commissaire de la Marine à Concarneau, monsieur Paubert, précise dans ce courrier qu'entre le 20 et le 27 avril, il lui est arrivé « [...] *36 balles entières avec 1314 pièces de marchandises blanches déballées et quantité de coupons et petits morceaux* [...] ». On y lit aussi qu'aux Glénan, sous le commandement de monsieur Lesquelen, il y a « [...] *beaucoup de sacs de cauris et 1 500 buches de bois rouge* [...] ».

À Lorient, on mobilise le maximum de chasse-marées et, aux Glénan, l'arrière du navire qui a été arraché par la mer est démoli. Le 8 mai, un courrier indique que les mortes eaux ne permettent pas d'avancer dans le travail de sauvetage des marchandises comme aux grandes marées et qu'un atelier a été établi à Hennebont pour traiter les pièces de tissus tachées. Quelques canons sont rapportés à Lorient. Le beau temps est revenu, les opérations de sauvetage des marchandises peuvent être accélérées. Début juillet, monsieur Duvelaër³⁹ lui-même se rend sur les lieux pour faire un point sur place.

Le 12 juillet, dans un état des marchandises sauvées, on lit que les pertes des balles sont estimées à seulement 6% et que, sur la valeur, elles seront encore plus faibles. Le montant estimé des marchandises récupérées s'élève à 23 654 livres 10 sols 6 deniers.

Un navire bien fragile

À son arrivée à Chandernagor, le 11 avril 1749, *L'Espérance* subit des renforcements et y reste neuf mois. Après avoir quitté le Gange, une voie d'eau se déclare le 3 mai, l'obligeant à se rendre à l'île de France.

Plus tard, un courrier daté du 20 janvier 1751, écrit lors d'une escale à l'île de Sainte-Hélène, confirme que le navire *L'Espérance* est le 23 mai 1750 à l'île de France en « *coulant bas d'eau* ». L'importante voie d'eau déclarée à l'entrée du canal du Mozambique⁴⁰ met aussi en évidence qu'il n'est pas en très bon état après les travaux de Chandernagor car « [...] *il fallut décharger [...] afin de le carenner, doubler et capuciner*⁴¹ pour le mettre en état de partir de cette isle au commencement de la mousson. [...] »⁴². Il faut

³⁶ Archives nationales, colonies.

³⁷ Archives nationales, Journal de bord.

³⁸ Charles Robert Godeheu commandant général de tous les établissements français de la cote d'Afrique au Cap de Bonne Espérance

³⁹ Directeur de la Compagnie à Lorient

⁴⁰ Archives nationales, colonies.

⁴¹ Courbes en bois ou en fer qui s'ajoutent à un bâtiment fatigué pour lier les murailles avec les baux

⁴² Service historique de la défense à Lorient.



donc à nouveau le « capuciner » alors que cette opération a déjà été faite à Chandernagor. Par deux fois ensuite, il casse la barre du gouvernail et aussi la ferrure de l'étambot. Ce navire a donc de sérieux problèmes de conception et/ou de construction puisqu' à peine deux années après son départ de Nantes, il révèle d'importants problèmes de structure.

Dans un mémoire le capitaine Lavigne Buisson confirme le mauvais état du navire : « [...] *Ce voyage fut malheureux pour moi et pour la Compagnie. En faisant mon retour en France, les mauvaises liaisons de ce vaisseau construit à Nantes à marché m'occasionnerent aux approches du Cap de bonne Esperance une voye d'eau de 26 pouces par heure [...]* »⁴³.

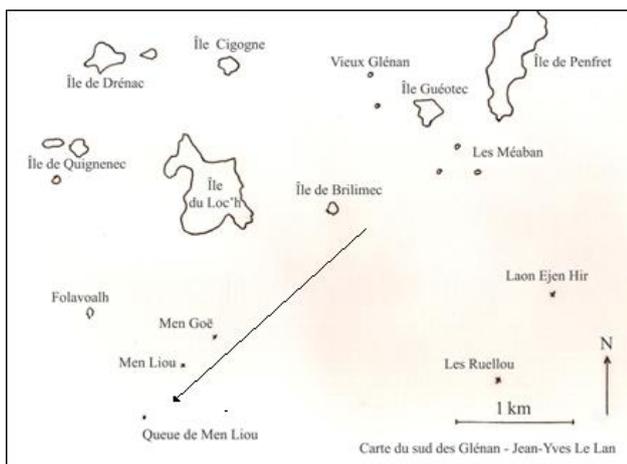
Les trois ancres et le canon sont déclarés au Département de Recherches Archéologiques Subaquatiques et Sous-Marines (DRASSM) au nom de l'association SAMM en septembre.



Le canon de 8 livres – Cliché Philippe Bodénès.

Les fouilles archéologiques récentes : la découverte d'ancres en 2014

Le journal de bord donne une position très approximative du naufrage de *L'Espérance* : « [...] *au sud-sud-est de la Jument à une portée de boucanier et à une portée de pistolet d'un autre brisant à l'est-sud-est.* » Un examen approfondi des cartes marines du sud des Glénan permet de supposer que les roches de la Queue de Men Liou peuvent être le site où *L'Espérance* a perdu ses ancres.



Carte du sud Glénan avec la situation de la Queue de Men Liou
Carte Jean-Yves Le Lan.

A partir du 5 mai 2014, pendant une semaine, une équipe de plongeurs réalise une cinquantaine de plongées sur le plateau rocheux et trouve trois ancres et un canon de 8 livres.



La petite ancre cassée

Cliché Philippe Bodénès.



La grande ancre tordue – Cliché Philippe Bodénès.

⁴³ Archives nationales.



Une seconde grande ancre - Cliché Philippe Bodénès.

Les résultats des opérations de recherches

Le milieu, très anthropisé⁴⁴, pose de nombreux défis à l'équipe de la SAMM. En effet, depuis le XV^e siècle, l'archipel est fréquenté par toutes sortes de navires marchands, de guerre ou de pêche. Depuis près de 150 ans, les pêcheurs de palourdes ou de crustacés exploitent le site. La Seconde Guerre mondiale a aussi laissé des traces de munitions au fond de la mer.

Après la guerre, l'archipel a abrité une école de voile renommée : le CIP des Glénan et depuis les années 80, les îles Glénan sont un lieu de tourisme nautique prisé.



Détection par plongeur à l'aide d'un détecteur sous-marin
Collection Philippe Bodénès.

Depuis l'hiver 2014, (et la découverte présumée des ancrés), le défi est de définir la route du vaisseau *L'Espérance* pendant les dernières heures de sa

navigation afin d'estimer la localisation du site sur lequel pourraient être retrouvés les restes de l'épave.



Naufrage aux Glénan
Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

Les membres de l'association SAMM ont effectué cinq opérations de recherches dans les Glénan en dix ans. Les structures du vaisseau restent introuvables pour le moment. Le travail porte aujourd'hui en partenariat avec les scientifiques de l'UBO à Brest autour des mouvements de dunes et de sable dans les passes de l'archipel.

Nul doute que les recherches en mer reprendront sur la base de nouvelles hypothèses scientifiques.

-- :--

La SAMM (Société d'Archéologie et de Mémoire Maritime)

La SAMM, association (loi 1905), créée en 1991, regroupe actuellement 20 membres actifs qui constituent une équipe bâtie pour mener à bien des projets de recherches archéologiques sous-marines sous la tutelle du Ministère de la Culture et encadrés pour les plongées par le Ministère du Travail.

Sur le site Internet de la SAMM proposé au grand public, on a accès à une base de données de 16 300 fiches d'épaves, de conférences, d'expositions en partenariat avec des villes, association, etc ... , d'articles dans les journaux spécialisés, de rapports d'opération à destination des archéologues professionnels, d'articles dans le bilan scientifique annuel de la Direction Générale des Patrimoines.

<http://www.archeosousmarine.net>

⁴⁴ Processus par lequel l'homme modifie l'environnement naturel.



Le Dromadaire

Vaisseau de la Compagnie des Indes

Guy Tournier
Modéliste



G. Broudic- Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient
Vue tribord

Nous avons dans le parcours permanent du musée un modèle polychrome réalisé par François René Duminy qui a embarqué en 1759, comme pilotin sur ce navire à l'âge de 12 ans.

Marin expérimenté, il a choisi en créant cette œuvre devenue patrimoniale, de représenter le navire de son premier embarquement.



(Je vous renvoie à l'article de Jean-Yves Le Lan sur François Duminy dans la « Lettres des Amis du Musée de la Compagnie des Indes » N°3).



G. Broudic - Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient
Vue bâbord

Ce modèle de la Compagnie des Indes, réalisé au 18^e siècle, est l'un des deux⁴⁵ seuls connus comme datant de la même époque que celle de la Compagnie de commerce. Un document rédigé à la fin du 18^e siècle donnant la « Liste des vaisseaux appartenant à la Compagnie des Indes », le cite dans la catégorie des frégates de 520 tonneaux, construites à Lorient en 1759.

Après un voyage aux Indes, il fait naufrage le 19 février 1762 au large des îles du Cap Vert lors de sa seconde campagne vers l'océan Indien.

Il est de nos jours exposé au Musée de la Compagnie des Indes qui en fit l'achat en 2013 avec le soutien du Fonds Régional d'Acquisition pour les Musées⁴⁶.

Les premières représentations de navires dont nous avons hérité proviennent généralement des arsenaux établis sous le règne de Louis XIV. La précision de ces derniers, exécutés par des artisans exceptionnels, était remarquable et témoignait devant le roi du savoir-faire dans ses arsenaux. Ils servaient aussi à l'instruction des élèves officiers ou élèves ingénieurs,

⁴⁵ *Le Beaumont*, autre modèle de navire de la Compagnie des Indes, exposé au Musée de Dieppe.

⁴⁶ FRAM (État/Région Bretagne).

mais également à l'initiation maritime comme celle du fils de Louis XV, avec le *Dauphin-Royal* exposé au Musée national de la Marine à Rochefort.



Musée national de la Marine - Rochefort
Le Dauphin Royal

Le modèle

Nous sommes en présence d'une réalisation de belle facture dans un état de conservation remarquable, traité à la manière d'un ex-voto et non en modèle dit d'arsenal. Au premier coup d'œil, on remarque en effet que les formes ne sont pas parfaitement exécutées. Les surfaces ne sont pas régulières et François Duminy semble ne pas avoir disposé de l'outillage nécessaire pour le façonner comme cela aurait été achevé dans un atelier d'arsenal.

Le Dromadaire repose sur un ber en bois peint qui lui semble postérieur. Il est accompagné, sans pour autant en être solidaire, d'une petite plaquette en bois peint portant, fait rarissime pour une pièce du 18^e siècle, la mention : « LE DROMADAIRE NAVIRE POUR LES INDES FAIT A LORIENT PAR MOY FRANCOIS RENE DUMINY » ce qui permet d'authentifier l'œuvre et son auteur.



Photo de l'auteur

Ce navire représenté est un trois-mâts à un seul pont de batterie, percé de huit sabords pourvus de mantelets⁴⁷. Il est entièrement gréé, mais à sec de toile⁴⁸.

⁴⁷ Sorte de volet servant à fermer les sabords.

⁴⁸ Expression indiquant qu'aucune voile n'est présente.



Il est peu ventru, la rentrée⁴⁹ est faible, comme pour les vaisseaux du 18^e siècle. L'ensemble est construit en bois non identifié. Il mesure 75 cm de long à la ligne de flottaison, de l'étambot⁵⁰ au brion⁵¹ pour une largeur de 22,5 cm au maître bau⁵². Les dimensions hors tout sont de 127 cm de hauteur et 130 cm de longueur. Nous n'avons pas d'archives indiquant les dimensions réelles de ce bâtiment, mais si nous nous référons aux travaux de Jean Boudriot et à ses recherches, nous avons un document pour un navire semblable de 600 tonneaux, *l'Orient*, lancé en 1750, donné pour une longueur de 117 pieds, du haut de l'étambot au brion, (pieds du roi : 32,49 cm) soit 38 mètres.

La proportion des longueurs entre *l'Orient* et notre modèle nous annonce une échelle approximative de 1/50.

Mesurant l'un des personnages chaussés, qui à cette époque, avaient une taille moyenne d'environ 1,65 m, nous avons pour une hauteur d'environ 3,4 cm, une taille de 1,70 m. Nos deux calculs, basés l'un sur la similitude avec un vaisseau de tonnage comparable, et l'autre sur un personnage, sans être formels, confirment l'échelle.

Notre *Dromadaire* est peint et la présence de personnages est tout à fait rarissime pour un modèle de cette époque. Il n'y a pas de pièces importantes manquantes comme cela arrive souvent pour des œuvres anciennes qui, au fil du temps, sont quelquefois endommagées. Il a peut-être fait l'objet de quelques reprises bien que cela soit peu perceptible, en particulier pour le gréement qui est globalement en bon état.

Nous relevons cinq couleurs principales, le jaune⁵³, le rouge, le noir, le vert et le blanc. Les œuvres vivres sont blanches pour représenter le couroi⁵⁴.



Photo de l'auteur

La ceinture au-dessus de la ligne de flottaison, de faible dimension, est peinte en noire et celle au-dessus en jaune. La première et la deuxième préceinte sont peintes en noir et l'espace entre celles-ci est curieusement rouge. La ceinture recevant les sabords est également jaune.

La ceinture supérieure est verte, choix inhabituel pour un navire. On peut se poser la question de savoir s'il ne s'agissait pas originellement d'une couleur bleue qui aurait viré au court du temps, mais ce n'est là qu'une libre interprétation non étayée. Une autre supposition est que le bleu, couleur plus onéreuse et plus rare, n'était pas disponible pour François Duminy lorsqu'il l'a peinte.

Au demeurant, l'ensemble des parties supérieures, grand-rue⁵⁵, gaillards⁵⁶ et dunette⁵⁷ est peint en rouge.

⁴⁹ Différence de largeur à la hauteur de la première préceinte et du plat-bord.

⁵⁰ Poutre arrière sur laquelle le safran est fixé.

⁵¹ Pièce de charpente faisant le lien entre la quille et l'étrave.

⁵² Poutre transversale déterminant la plus grande largeur du navire.

⁵³ Ocre jaune ou rouge, noir de fumée, blanc de Meudon, pigments abondants et peu coûteux, broyés avec de

l'huile de lin, et avec de l'huile de noix pour le blanc et le bleu.

⁵⁴ Calfatage composé de brai végétal, de suif et de soufre. Ce mélange appliqué à chaud protège la partie immergée de la coque du navire.

⁵⁵ Milieu non ponté d'un navire au niveau du pont de batterie.

⁵⁶ Ponts supérieurs avant et arrière qui communiquent entre eux par les passe-avants.

⁵⁷ Pont léger supérieur, à l'arrière du mât d'artimon.



Vue de la Grande Rue. On distingue le caillebotis donnant accès à la cale. Deux canons de 12 livres sont à poste.
Photo de l'auteur

Il en va de même pour les ponts supérieurs, ce qui est peu vraisemblable, car ceux-ci étaient régulièrement briqués. La mâture est blanche pour les bas-mâts et noire pour les mâts de hune, les perroquets et les vergues, comme il était habituel de les peindre à cette époque. Enfin, les lisses de plat-bord sont rouges.

Si nous examinons les détails extérieurs, l'échelle de coupée est grossièrement reproduite à tribord, plus finement et certainement plus réaliste à bâbord.



Vues des échelles de coupées tribord et bâbord, de constructions différentes - Photo de l'auteur

Elle ne descend pas jusqu'à la ligne de flottaison.

On note trois renforts verticaux de chaque bord permettant de protéger, sur les navires de charge, les flancs de la coque à quai ou lors des abordages. Normalement à cette époque, ce type de renfort qui consolidait la coque avait disparu depuis le 17^e siècle, mais si François Duminy les a représentés, nous admettons qu'ils étaient présents.

⁵⁸ Nom donné à toute la charpente en saillie sur l'avant de l'étrave d'un navire.

La proue

La guibre⁵⁸ symbolisant l'élan d'un navire est bien détaillée. La plateforme des poulaines⁵⁹ ne porte pas de caillebotis et les commodités de l'équipage ne sont pas figurées.



Vue de la plateforme des poulaines. En haut à droite on distingue le bossoir, à gauche le mat de beaupré et les liures qui le maintiennent vers la bas.- Photo de l'auteur

La figure de proue, sur la partie la plus élevée de l'étrave, pièce emblématique d'un vaisseau, représente bien évidemment une tête de dromadaire, mais surdimensionnée. Deux portes disposées de chaque côté du mâts de beaupré permettent l'accès aux poulaines. L'ensemble s'appuie sur une composition de herpes et boudin supportés par deux jambettes.



Vue de l'ensemble de la proue avec la figure du dromadaire, le mât de beaupré et l'ensemble herpes, boudin, jambettes qui s'appuient sur le dauphin et transversalement le minot.

G. Broudic- Musée de la Compagnie des Indes – Ville de Lorient

⁵⁹ Plateforme sur l'avant en forme de triangle.



La herpe supérieure renforce le bossoir⁶⁰. Deux dauphins lient l'ensemble à la coque et leur allonge supporte l'encolure du dromadaire. Un garde-fou à tribord se désolidarise un peu au niveau de sa tête. Les ancres de veille à tribord et bâbord soutenues par leurs bossoirs sont à poste, mais les câbles sortant des écubiers sont peut-être un peu faibles.

Les minots⁶¹ portent la poulie de renvoi de l'amure de la voile de misaine, mais celle-ci n'est pas présente. Le mât de beaupré fait un angle d'environ 35° avec le pont. La sous-barbe bute un peu sur le grand museau du dromadaire.

Les Bouteilles

Elles participent à la décoration du navire. Surchargées sous Louis XIV, elles se simplifient pour disparaître presque totalement sous Napoléon III.

Nous notons deux fenêtres superposées pour chaque bouteille dont l'imposte est en arc.



Bouteille tribord avec les fenêtres des toilettes des officiers - Photo de l'auteur

La fonction des bouteilles⁶² sur les navires du 16^e au 18^e siècle est de recevoir les commodités des officiers et sous-officiers.

Les toilettes de ces bouteilles s'alignent pour la plus basse au pont de batterie et la seconde au niveau du gaillard arrière.

Elles sont donc accessibles pour le premier pont par la Grande Chambre et par la Chambre du Conseil pour les officiers au pont du gaillard.

Les bouteilles se terminent par un « cul-de-lampe » simplifié. La partie supérieure, le toit, ne comporte pas de « jardin », emplacement où l'on entreposait quelquefois une sommaire bouée de sauvetage.

⁶⁰ Grosse pièce de bois qui sert à manœuvrer l'ancre.

⁶¹ Sorte d'arc-boutant saillant en dehors de la poulaine.

La Poupe

Nous sommes interpellés par l'allure générale de la poupe. En effet, celle-ci comporte trois niveaux de quatre fenêtres dont l'imposte, comme celui des fenêtres des bouteilles, est en « demi-lune ». Cette configuration, habituelle au 16^e siècle, s'est progressivement aplatie puis a disparue à la fin du 18^e siècle.

Quatre fenêtres s'ouvrent sur le balcon, qui est de plain-pied avec la Chambre du Conseil. Elles sont représentées avec leurs montants encadrant chacun six carreaux.



Vue de la poupe - Photo de l'auteur

Le balcon, (ou galerie), dessine une courbe élégante et porte en son centre un grand cartouche portant le nom du navire. On note qu'il n'y a pas l'accès au balcon que l'on pourrait attendre par l'une des fenêtres. Ce balcon s'appuie sur cinq enroulements sculptés.

Nous remarquons deux petits trous de vis récents sur le balcon, dont nous n'expliquons pas la destination. Les fenêtres supérieures sont mal alignées au gaillard arrière ou à la dunette, l'intérieur à la place des vitres est peint. Ces fenêtres ne sont vraisemblablement que décoratives. Les fenêtres inférieures correspondant à la Grande Chambre ne sont figurées que par leur dormant. Un bloc de bois noir, en retrait, suggère des fenêtres équipées de vitres.

Le couronnement⁶³ en « fer à cheval » est rehaussé d'une figure moustachue, la bouche largement ouverte, d'où sortent deux crocs. Des plumes rayonnent autour du visage et l'ensemble rappelle certains masques africains, ce qui s'accorde bien avec le nom exotique du navire.

⁶² Demi-tourelles à bâbord et tribord, garni de sculptures, abritant les cabinets d'aisance des officiers.

⁶³ Haut de la poupe recouvert par une lisse arrondie.



Sculpture du couronnement - Photo de l'auteur

Le bord du couronnement représente les entrelacs de torons d'un fort cordage. Enfin le mât de pavillon⁶⁴ et un fanal sculpté surplombent la poupe.

Le safran⁶⁵ n'est articulé que par deux ferrures et sa chaîne de sauvegarde est mal fixée en son milieu.

Les ponts

Sur le gaillard d'avant, nous distinguons la présence du petit cabestan et d'un râtelier à cabillots. Rien ne permet de deviner les cheminées de la cuisine normalement présentes sous ce gaillard. L'équipage est protégé de chutes à la mer par des rambardes à bâbord et tribord et, à l'avant, par une bitte sur lesquelles sont frappées les manœuvres du beaupré. Un fronton ouvragé recevant en son centre la cloche de quart dans sa chaise, protège des chutes dans la grand-rue.



Vue du petit cabestan, de la cloche de bord, de l'échelle d'accès au passe-avant - Photo de l'auteur

⁶⁴ Drapeau de forme rectangulaire faisant reconnaître un bâtiment à la mer.

⁶⁵ Partie immergée du gouvernail.

La grand-rue reçoit habituellement deux ou trois embarcations : chaloupe et canots. Celles-ci sont absentes et nous ne discernons pas de traces de leurs existences. Une échelle à bâbord et une à tribord permettent d'accéder aux passe-avants. Sur le milieu de la grand-rue, deux panneaux d'accès aux soutes, en caillebotis, sont présents. Nous notons un bitton⁶⁶ au pied du grand-mât et au pied du mât de misaine, ainsi que deux canons en fer sur chaque bord, avec leurs affuts. Le gaillard arrière reçoit la roue de gouvernail à huit branches et les habitacles des compas⁶⁷. Devant, se trouve le banc de quart réservé à l'état-major. Les étais des vergues sont frappés sur un bitton au pied du grand-mât. On note la présence de deux sabords de chaque côté, un peu rapprochés pour la manœuvre et dont un seul est équipé d'un petit canon. Une porte à bâbord autorise l'accès à la Chambre du Conseil et, à tribord, une échelle permet de grimper sur la dunette.

Sur la dunette, nous notons un grand coffre qui est en fait une cage à volailles.



Cage à volailles sur la dunette - Photo de l'auteur

Il y a également un râtelier à cabillots⁶⁸ au pied du mât d'artimon ainsi qu'un râtelier de pavois.

Celui de bâbord est décollé. L'équipage est protégé de chutes par des rambardes sur les quatre côtés. Le mât de pavillon et le fanal de poupe sont accessibles à l'équipage par cette dunette.

⁶⁶ Petites bittes formées de deux montants croisés par une traverse.

⁶⁷ En marine, synonyme de boussole.

⁶⁸ Petit morceau de bois pour bloquer une manœuvre.



Comme nous l'avons noté, il y a deux petits canons sans doute de quatre livres⁶⁹, sur leurs affuts au gaillard arrière. A ces affuts, il manque les roulettes. Au niveau du pont de la batterie, huit sabords dont quatre ont leurs mantelets partiellement fermés et on ne distingue pas de canon. Les quatre sabords ouverts découvrent des canons en fer, probablement de huit livres⁷⁰, fabriqués en bois et peints en noir. Cela nous donne huit canons présents sur le pont de batterie plus deux sur les gaillards, soit 10 canons reproduits sur les 20 dont notre bâtiment doit être doté. Des pièces de chasse ou de retraite sont absentes.



Banc de quart en avant de la roue de gouvernail
- Photo de l'auteur

Nous comptons sept personnages : leurs uniformes sont composés d'une veste bleue à cinq boutons, d'une culotte et de bas rouges, comme les uniformes de la marine royale. Les galons des vestes sont argentés ou dorés, et les boutons au nombre de quatre ou cinq. Le chapeau de l'officier assis sur le banc de quart n'a pas de galon à son tricorne : donc on peut penser qu'il s'agit d'un officier d'un grade inférieur.

Le matelot à la barre est coiffé d'un bonnet. Pour le plaisir de l'histoire, nous décidons qu'il s'agit de François Duminy, jeune pilotin, mais rien ne permet de le certifier.



François Duminy à la barre ? - Photo de l'auteur

Deux officiers, l'un sur le gaillard arrière, l'autre sur la dunette regardent dans une longue vue. Un autre tient à la main ce semble être, au vu de l'angle de l'instrument un octant⁷¹.

Le gréement

Vraisemblablement pour attirer l'attention, la mâture est surdimensionnée. Pour le vérifier, nous avons pris les cotes⁷² de chacun des trois mâts. En se référant au « traité de gréement du Sieur Colomb de 1719 », nous confirmons ce fait⁷³.

La tenue verticale des mâts est assurée par les haubans et les étais⁷⁴. Les haubans⁷⁵ et galhaubans⁷⁶ sont estropés sur des poulies « cap de mouton », et assujettis aux porte-haubans, eux-mêmes tenus par des cadènes⁷⁷ fixées sur la coque. Ces dernières sont simplifiées sur notre modèle par une seule tige métallique, estropée sur le cap de mouton inférieur.

Les haubans et galhaubans sont tous parfaitement représentés et semblent capelés correctement aux tons⁷⁸ des mâts en passant par le trou du chat des hunes. Ceci pour les mâts de misaine, grand-mât et mât d'artimon ainsi que pour les mâts de hune, même si cela est difficile à vérifier visuellement. On pourrait reprocher que les caps de moutons soient un peu forts, mais l'ensemble est parfaitement satisfaisant.

⁶⁹ Soit un boulet plein de 2 kilogrammes. (Livre française 489 gr)

⁷⁰ Soit un boulet plein de 4 kilogrammes.

⁷¹ Instrument de navigation permettant de mesurer la latitude.

⁷² Résultat obtenu sur une mesure prise « en l'air » du maître bau pour 22,5 cm, sans toucher au modèle.

⁷³ Phare avant (Misaine, petit hunier, perroquet). Calculé en référence au maître bau : 76, cm ; mesuré : 86 cm.

Phare central (Grand mât, grand hunier, grand perroquet). Calculé : 87 cm ; mesuré : 106 cm.

Phare arrière (Artimon, perroquet de fougue, perruche). Calculé : 54 cm ; mesuré : 76 cm.

⁷⁴ Fort cordage tenant un mât vers l'avant.

⁷⁵ Forts cordages pour tenir les mâts à tribord et bâbord.

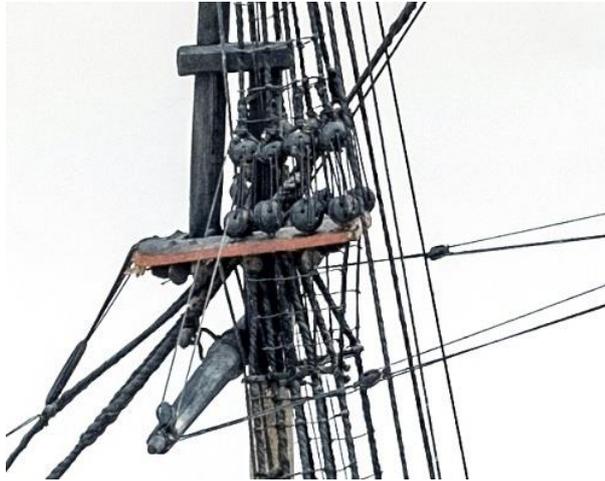
⁷⁶ Forts cordages pour tenir les mâts de hune à tribord et bâbord.

⁷⁷ Chaîne de haubans en fer tenant un cap-de-mouton.

⁷⁸ Partie supérieur d'un mât entre la hune et le chouquet à sa partie supérieure.



Ces haubans et galhaubans sont raidis par des rides, filins propres à passer dans les trois trous des caps de moutons. Les enfléchures⁷⁹, bien parallèles à la ligne de pont, sont correctement nouées et espacées. Le trélingage sous les hunes, participant au raidissement des haubans, est réalisé ainsi que les gambes de revers qui permettent aux gabiers d'accéder aux hunes.



Vue de la hune de misaine. On distingue le chouquet qui maintient le mât de petite hune, les haubans et les deux étais - Photo de l'auteur

Les deux étais de grand-mât, également capelés au ton du mât et au beaupré, sont raidis par des caps de moutons, et non par des moques⁸⁰ habituellement utilisées à cet effet. Il en va de même pour les étais des mâts de misaine et d'artimon. Les chouquets⁸¹, droits, sont de type anglais. Sur le bas-mât d'artimon on note la présence d'une corne⁸² et non pas d'une antenne. Cette configuration a fini par s'imposer au 18^e siècle. Le système des manœuvres de cette corne s'est détendu.

Le mât de beaupré est solidement maintenu par les liures⁸³ qui compensent la force de traction de ce mât vers le haut et un étau est frappé dans une entaille de l'éperon en dessous de la figure de proue. Il n'existe qu'une seule vergue de civadière⁸⁴ avec ses

manœuvres bien présentes. En revanche, il manque les étriers des garde-corps qui permettent de circuler sur le beaupré et qui étaient frappés sur le petit bâton dit, la courbe de beaupré, que l'on remarque en avant du chouquet. Un de ses étriers pend au milieu du beaupré. Un chapelet de six poulies guidant les manœuvres des voiles est présent sur chaque bord du beaupré.

Les balancines⁸⁵ des vergues basses et hautes ainsi que leurs bras⁸⁶ sont toutes présentes. Les drisses de ces vergues, lovées au pied de mâts également. En revanche, ces drisses devraient passer à l'arrière des mâts pour maintenir les vergues contre les mâts et nouées à un système de racages. De ce fait, elles se décollent du mât, ce qui se remarque plus particulièrement pour la vergue sèche⁸⁷ du mât d'artimon.

On observe la présence d'une araignée⁸⁸ aux hunes des mâts d'artimon et de misaine. Celle du grand-mât est absente. On note également l'absence de marchepieds⁸⁹ sur les vergues.

Tous les cordages sont teintés de noir pour simuler le goudron de bois destiné à leur protection. Ceci constitue une erreur, car, normalement, seul le gréement dormant jouit de cette protection. Le gréement courant aurait dû être laissé en couleur naturelle. (Drisses, balancines, bras, etc ...) Peut-être ont-ils été peints secondairement.

Nos conclusions

Nous sommes en présence d'un exemple rare et authentique modèle de navire réalisé à l'époque de la Compagnie des Indes, qui, malgré un défaut de finesse dans sa construction et quelques manques, reproduit sans erreur les caractéristiques d'un petit bâtiment de cette époque, comme l'atteste l'inventaire, nécessairement spécifique, que nous venons de préciser.

⁷⁹ Echelons de cordes, fixés aux haubans pour monter à la tête des mâts.

⁸⁰ Sorte de poulie sans réa.

⁸¹ Sorte de billot sur le haut des mâts, percé d'un trou rond pour permettre le passage d'un mât supérieur.

⁸² Vergue qui porte la voile d'artimon.

⁸³ Tours de gros cordages qui réunissent des objets ensemble.

⁸⁴ Vergue en dessous du mât de beaupré.

⁸⁵ Manœuvre servant à tenir les vergues en position horizontale.

⁸⁶ Manœuvre permettant d'orienter les vergues dans le vent.

⁸⁷ Vergue qui ne porte pas de voile mais qui permet d'ouvrir la voile du dessus.

⁸⁸ Système évitant aux voiles de frotter sur la hune.

⁸⁹ Cordage tendu de chaque bord sous une vergue, servant de perchoir aux matelots qui manœuvrent les voiles.



Nous ne savons pas à quelle période de sa vie, François Duminy a exécuté ce *Dromadaire*. Il a peut-être été réalisé comme un ex-voto, mais nous n'avons pas trouvé trace d'attache permettant sa suspension. En revanche, selon le précédent propriétaire, sur un recueil réalisé en 1900 il est dit « *Cette maquette fut offerte à Charles-Jean de Bertin Evêque de Vannes. Il la fit remettre en 1773 à monsieur le curé Charles Grimmaud-Giraud de la paroisse de Saint Louis⁹⁰ pour servir d'exvoto* »⁹¹.

Par la précision des détails, on peut aussi penser qu'il représentait simplement un souvenir apprécié de son auteur. Au 18^e siècle, nombre de grands personnages, tels Duhamel de Monceau, la marquise de Pompadour ou Philippe d'Orléans, aimaient posséder des modèles de prestige qui constituent aujourd'hui le fonds de nos musées de marine.



Anciens trous d'insectes xylophages
Photo de l'auteur

La peinture s'écaille un peu, elle mériterait une consolidation avec un produit stabilisant adéquat. Quelques éléments se décollent. Nous avons également relevé quelques trous d'insectes attestant d'anciennes infestations. Ces traces prouvent également que le bois utilisé est un bois relativement dur ; avec un bois de pin, il n'en serait rien resté.

Le grément en fibre végétale reste la partie la plus fragile pour toute ancienne représentation de navire. Tôt ou tard, une restauration de consolidation s'avèrera nécessaire, ce que le Musée envisage de faire en 2022 pour tous les modèles.

En conclusion, nous manifestons notre gratitude à François Duminy pour nous avoir légué ce témoin de la marine de la Compagnie des Indes au 18^e siècle.

Modéliste amateur, j'apprécie cette réalisation qui a dû accaparer notre héros pendant des heures mais qui lui a sûrement procuré aussi de grandes satisfactions.

Nous remercions bien sincèrement Madame Brigitte Nicolas, Conservatrice en chef du patrimoine et directrice du Musée, de nous avoir permis d'approcher cette magnifique pièce de la collection permanente, ainsi que Gwen Broudic, assistant de conservation, Stéphane Cariou, régisseur des collections, et mes amis Claude Chrestien et Georges Hesters qui m'ont assisté lors de cet examen.

Bibliographie

- « *Au Bonheur des Indes orientales* ». Ed. Palantines, Quimper, 2014, Brigitte Nicolas - pp. 30-33
- « *Construction des vaisseaux du Roy* » (Monsieur de Tourville ?) - 1697
- « *Eléments de l'Architecture Navale* » Duhamel de Monceau - 1752
- « *Dictionnaire de Marine* » Amiral de Willaumez - 1820
- « *Le dictionnaire de la Marine à Voile* » Bonnefoux et Pâris - 1859
- « *Encyclopédie Navale des Modèles Réduits* » Wolfram zu Mondfeld - Ed. Pygmalion
- « *Le vaisseau de 74 canons* » et « *Cie des Indes de 1720 à - 1770* » Jean Boudriot - Ed. Ancre

-- : --

⁹⁰ Paroisse de Lorient.

⁹¹ Nous nous proposons d'entamer des recherches afin de confirmer cette allégation. Nous sommes preneurs de

toutes informations qui permettraient d'enrichir nos connaissances.



L'ambassade du Siam de 1686

D'Ayutthaya, capitale du roi Narai, à la cour du roi-soleil

Alain Boulaire
Historien, agrégé et docteur ès-lettres

En 1670, Mgr Pallu, un des fondateurs des Missions étrangères de Paris, apporte au roi du Siam, Narai, une lettre du pape Clément IX et une de Louis XIV. Le souverain asiatique décide alors de l'envoi d'une ambassade à la cour de France : malheureusement, le *Soleil d'Orient*⁹², navire de la Compagnie des Indes orientales basé à Lorient, qui transporte les 20 dignitaires siamois mais aussi de nombreux cadeaux, dont deux éléphants, animaux sacrés et symboles du royaume, disparaît dans un naufrage au large de Madagascar le 1^{er} novembre 1681.



Les trois ambassadeurs de Siam devant le Roi en 1686, bas-relief de bronze se trouvant au Musée de Bretagne à Rennes
Photo Musée de Bretagne

Dans l'ignorance de ce qui était arrivé à la première, une deuxième ambassade composée de deux mandarins, accompagnés du père Benigne Vachet, débarque à Londres avant de gagner Versailles. Elle est reçue par Louis XIV le 27 novembre 1684. Les deux

Siamois se montrent arrogants et se font mal voir de la Cour. Cela n'empêcha pas le roi de préparer soigneusement une mission diplomatique vers Ayutthaya⁹³ qui quitte Brest le 3 mars 1685. Sur l'*Oiseau* et la *Maligne* ont pris place, outre les deux mandarins qui rejoignent leur pays, une forte délégation dirigée par le chevalier de Chaumont qui, ayant abjuré le protestantisme, avant même l'édit de Fontainebleau, se montre d'un zèle catholique exacerbé. Des Jésuites, le comte de Forbin et un abbé de cour ambigu, l'abbé de Choisy, font partie du voyage. Les buts de cette expédition sont religieux : il faut convertir le Siam au catholicisme, mais ils sont aussi commerciaux : il est nécessaire d'assurer des échanges dans une région où les Hollandais sont les maîtres et où Portugais et Anglais ont pris de l'avance sur la France.



Kosa Pan Wikipédia - PD

A la cour de Phra⁹⁴ Narai, la réception est très chaleureuse, car l'homme de confiance du roi, le Grec Phaulkon⁹⁵, a des intérêts convergents avec ceux de la France. La préparation du voyage de retour est donc extrêmement soignée.

Partis du Siam le 22 décembre 1685 à une heure du matin, c'est le 18 juin 1686 que l'*Oiseau* et la *Maligne* arrivent à Brest, ayant à leur bord une importante ambassade siamoise : Kosa Pan, frère de lait du roi Narai, et Kanlaya Ratchamaïtri⁹⁶ et Siwivazn Wacha⁹⁷, qui « sont fort doux, honnêtes et complaisants et

⁹²Modèle exposé au Musée de la Compagnie des Indes

⁹³Capitale du royaume du Siam au XVI^e. Aujourd'hui, inscrite au patrimoine mondial de L'UNESCO

⁹⁴Le Roi (Phra) Narai

⁹⁵Aventurier grec, devient conseiller du roi Narai

⁹⁶Second ambassadeur

⁹⁷Troisième ambassadeur



d'une humeur très agréable » écrit le chevalier Alexandre de Chaumont⁹⁸, ambassadeur de Louis XIV, qui revient avec eux.



Diorama Musée de la Tour Tanguy
copyright ARR/Ville de Brest

A leur arrivée à Brest, les ambassadeurs refusent de descendre, car la « machine » destinée à Louis XIV a été endommagée pendant la traversée. Les ouvriers de l'arsenal se mettent donc à l'ouvrage pour remettre en état le précieux objet, adressé en présent par le roi Narāi et que nous décrit précisément le père Tachard⁹⁹ : « La lettre était dans une boîte d'or faite en forme de cône; la première boîte était enfermée dans une seconde plus grande en argent, cette seconde dans une troisième de bois vernissé du Japon, enveloppée d'un riche brocard d'or. Tout cela était dans une pyramide dorée. » La missive royale, écrite sur une lame d'or, et ses contenants gigognes reposent sur un socle surmonté de quatre colonnettes cannelées supportant un toit de pagode carré, le tout recouvert de feuilles d'or.

Le jour de l'audience à Versailles, huit Suisses seront requis pour porter la machine...

Mais à Brest, les réparations faites, le dimanche, « 1^{er} jour de la nouvelle lune du 8^{ème} mois du calendrier lunaire de l'année du Tigre¹⁰⁰ », « sur les deux heures de l'après-midi, les prêtres, marins, officiers, hommes et femmes de la ville, vinrent en trente chaloupes accueillir la lettre autographe du roi de Siam. » La galère destinée au transport de la précieuse lettre est décorée de soie brodée de fils d'or et de petits canons ouvragés : elle est, selon Kosa Pan « longue de neuf wah¹⁰¹ et large de deux wah¹⁰² ». A terre, l'intendant Desclouzeaux conduit les trois ambassadeurs dans la Maison du Roi, sa résidence de fonction, située sur les quais. Pour ne pas couper les liens entre la terre et le ciel, aucune pièce au-dessus de la machine ou se trouvait la lettre du dieu vivant Narāi ne fut occupée pendant tout le séjour.

Les fêtes sont somptueuses comme l'écrit Kosa Pan dans son journal, comme celle offerte par la ville : « A peine fûmes-nous entrés dans la maison que le maire et les échevins de la ville parurent pour haranguer les ambassadeurs et faire leur présent qui consistait en vin, confitures, dragées, bougies, et toutes les dames de la ville, parées avec la plus grande magnificence, qui saluèrent les ambassadeurs à l'entrée de la grande salle. Et ce fut la première fois de leur vie que les ambassadeurs siamois avaient l'honneur de baiser des étrangères à la joue, sur quoi, crainte de surprise, on les avait prévenus. » La chère est soignée : canards, poulardes, chapons, cochons de lait, pièces de bœuf mais aussi fruits et légumes, frais, crus ou confits ; l'ambassadeur semble apprécier le melon tandis qu'il note avoir mangé pour la première fois de l'«artichok ».

Après plus de quinze jours de réceptions et de visites, l'ambassade quitte Brest le 9 juillet avec un gentilhomme de la Maison du Roi venu spécialement pour l'accompagner dans son voyage vers la Cour. Les cadeaux et la machine, sans la pyramide contenant la lettre jalousement gardée par les ambassadeurs, sont transportés en bateau vers Le Havre et remontent la Seine jusqu'à Paris. Le train d'équipage des trois Siamois passe par Quimper, où ils sont accueillis par

⁹⁸(1632-1710) Chevalier puis Marquis, officier de marine et premier ambassadeur au Siam

⁹⁹(1648-1712) Jésuite, mathématicien, fait partie de plusieurs ambassades au Siam

¹⁰⁰Soit le 23 juin 1686

¹⁰¹Soit environ 18 mètres

¹⁰²Soit environ 4 mètres



l'évêque François de Coëtlogon le 10 juillet, puis Vannes, le 13 où, outre l'évêque Louis Cazet de Vautorte, le Parlement de Bretagne leur rend hommage. Louis II Phélypeaux de Pontchartrain, le futur secrétaire d'Etat à la Marine, les reçoit en sa qualité de Premier président du Parlement, accompagné du Président à mortier Pierre de Chertemps, qui avait été le premier intendant du port de Brest de 1674 à 1683, prédécesseur de Desclouzeaux.

Le lendemain, 14 juillet, l'ambassade est reçue à Pontchâteau par le baron de la ville, Charles de Cambout, duc de Coislin, lieutenant-général en Basse-Bretagne, petit-neveu de Richelieu qui avait nommé son père gouverneur de Brest en 1631, et également petit-fils du Chancelier Séguier.¹⁰³

Le 15 juillet les personnalités sont reçues par la municipalité de Nantes et visitent le château des ducs. Le 17, à Ancenis, les Siamois se baignent nus, « ce qui leur fit un grand plaisir parce qu'ils se baignent souvent en leur pays. »

Quittant la Bretagne, l'ambassade gagne Angers, puis elle visite les châteaux de la Loire, dont Chambord, puis Fontainebleau, avant d'entrer dans Paris fin juillet, où elle réside rue de Tournon. Le lieutenant-général de police devra intervenir, la foule insultant les hôtes de la France !



Réception à Versailles - Wikipédia PD

Le 1^{er} septembre 1686, les ambassadeurs sont fastueusement reçus à Versailles par Louis XIV et toute la Cour. Leurs prosternations et la remise de la lettre en or produisent un grand effet, même dans une cour habituée au faste. L'Almanach royal, ainsi

que de multiples représentations, témoignent de l'admiration devant les costumes et les présents venus d'Orient.



Verseuse - or et argent

© Château de Versailles, Dist. RMN © Christophe Fouin

Mais, même à la Cour, la goujaterie est présente et, rappelant la vilénie du peuple parisien, mais de manière bien plus violente, le Dauphin, au cours d'un dîner, « fit une loterie d'une partie des présents qu'il a eus du Siam » nous raconte un courtisan dans ses Mémoires.

Après avoir visité Versailles et les environs, les ambassadeurs reprennent la route du retour vers Brest en 1687 et repartent sur les mêmes vaisseaux vers leur patrie.

La mort du roi Narāi mit fin aux échanges entre les deux royaumes et il faudra attendre le XIX^e siècle pour voir se renouer les liens entre les deux pays.

Le 15 février 2013, une rue de Bangkok prenait le nom de rue de Brest, et, sept ans plus tard, jour pour jour, était inauguré à Brest un buste de Koso Pan offert par des Thaïlandais. Lorsque l'on voit la somptuosité de la verseuse en argent rehaussé d'or acquise en février 2018 par l'établissement public de Versailles, on peut

¹⁰³Pierre Séguier (1588-1672) chancelier de France à partir de 1635, dont la fille avait épousé le neveu de Richelieu.



mesurer la valeur et la richesse des cadeaux offerts par le Siam.

Des tasses de porcelaine à l'effigie des trois ambassadeurs sont aussi produites par la manufacture de Sèvres ; on voit donc que l'événement fut bien plus qu'anecdotique ...



Buste de l'ambassadeur Kosa Pan - Rue de Siam - Brest

-- : --



Vie de l'Association

Résultat du jeu-Concours

Le jury chargé de sélectionner le grand gagnant de notre jeu concours s'est réuni sous la présidence d'Alain Bastendorff, administrateur.

Le 1er prix est attribué à madame et monsieur Chantal & Christian Amalric.

Pour la présentation d'un grand coffre indo-hollandais. Comme le précise les propriétaires, ce coffre fut acheté à Calcutta en 1956 à l'occasion de travaux dans une très grande maison coloniale anglaise de la fin du XVIIIème ou du début du XIXème siècle.



Le 2ème prix est attribué à madame et monsieur Gisèle & Patrick Brossaud pour leur présentation d'une série de six magnifiques et précieux objets orientaux acquis lors de leurs voyages en Chine et aux Indes.



Les 3ème prix exæquo sont attribués d'une part à monsieur **Jacques-Yves Le Touze** pour la présentation de son tableau de 1960 montrant le départ de Lorient du *Saint-Géran* en 1744, vaisseau de la Compagnie des Indes. Le naufrage de ce navire près de l'Île de France a inspiré la légende de Paul et Virginie.



D'autre part à monsieur **Didier Murat** pour ses jetons de présence en argent datant de 1769 à l'Académie Royale de Marine. A ce jour l'Académie de Marine, toujours active, va prochainement quitter ses locaux de L'École Militaire à Paris, pour l'Hôtel de la Marine, rue Royale.

Nous remercions également bien sincèrement mesdames et messieurs, **Yves Berthelot, Marie-Françoise Mazé, Adeline Moulin et Pierre-Yves Quentin** pour leur participation à notre jeu-concours en présentant de magnifiques et remarquables pièces qui nous ont permis d'animer notre site internet pendant cette période de pandémie.

Assemblée Générale

Nous rappelons que nous tenons notre Assemblée Générale le 12 juin prochain – 10h00 - dans la salle de l' Arsenal de la Citadelle de Port-Louis, que le Musée national de la Marine met gracieusement à notre disposition, ce dont nous le remercions.

Les convocations ont été envoyées et nous comptons sur votre présence.







Ce document est téléchargeable à partir de notre site :
www.amis-musee-cie-indes.org

